

**Navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) de type 1100 – Renouvellement du système de propulsion**

**Q1.** Pouvez-vous préciser et confirmer les exigences de livraison et le calendrier d'installation pour tous les navires de type 1100? L'énoncé des travaux (ÉDT) indique que « l'entrepreneur doit livrer tout l'équipement à la Garde côtière canadienne en vue de l'installer à bord du navire désigné au plus tard 48 semaines suivant l'attribution du contrat ». Si tel est le cas, comment la Garde côtière peut-elle avoir établi une date de début d'installation en juillet 2017 pour le NGCC *Harvey*? Si la date de début du marché est le 5 décembre 2016, la première semaine de juillet 2017 correspond à 31 semaines après l'attribution du marché. La première semaine de novembre 2017 correspondrait à 48 semaines après l'attribution du marché. Le calendrier de livraison indique que la plupart des installations auraient lieu en 2018 et se chevaucheraient pour bon nombre des navires. Voir les commentaires ci-dessous :

Navire n° 1 – NGCC *Ann Harvey* : Calendrier d'installation – juillet 2017 (cette date correspond à une période considérablement inférieure aux 48 semaines mentionnées pour la livraison de l'équipement).

Navire n° 2 – NGCC *Alexander* : Calendrier d'installation – novembre 2017 (cette date serait acceptable pour le navire n° 1 si un marché est attribué le 5 décembre 2016).

Navire n° 3 – NGCC *George R Pearkes* : Calendrier d'installation – août 2018 (il y aurait chevauchement des dates d'installation pour les navires 3 et 4).

Navire n° 4 – NGCC *Edward Cornwallis* : Calendrier d'installation – juillet 2018 (il y aurait chevauchement des dates d'installation pour les navires 3 et 4 et les navires 4 et 5).

Navire n° 5 – NGCC *Martha L Black* : Calendrier d'installation – octobre 2018 (il y aurait chevauchement des dates d'installation pour les navires 4 et 5)

Navire n° 6 – NGCC *Sir Wilfred Laurier* : Calendrier d'installation – janvier 2019

**R1.** La première version de l'énoncé des besoins permettait de commencer les installations en juillet 2017. Étant donné le retard pris, la première installation aura lieu en OCTOBRE ou NOVEMBRE 2017, puis l'équipement sera installé dans le NGCC *Alexander* en JANVIER 2018, dans le NGCC *Cornwallis* en JUILLET 2018, dans le NGCC *Black* en SEPTEMBRE 2018, dans le NGCC *Laurier* en JANVIER 2019 et dans le NGCC *Pearkes* en AOÛT 2019. Malgré les modifications apportées au calendrier, il y aura tout de même un chevauchement des dates d'installation entre les navires *Cornwallis* et *Black*, ainsi qu'entre les navires *Black* et *Laurier*. Il est acceptable pour la Garde côtière canadienne (GCC) qu'il y ait chevauchement, car de nombreuses tâches d'installation peuvent être exécutées simultanément en raison des différents emplacements géographiques; on peut avoir recours à des sous-traitants sur place supervisés par un représentant du fabricant de l'équipement d'origine (FEO). Les tâches d'enlèvement peuvent également être réalisées avant l'arrivée de l'équipement au moment fixé et jugé approprié par le FEO, de sorte à pouvoir commencer l'installation de l'équipement à ces dates. Une version modifiée sera affichée afin de présenter les nouvelles dates d'installation.

**Q2.** Coûts liés à la classification : Pouvez-vous confirmer que la Garde côtière assumera tous les coûts associés à la certification de la société de classification et de la Sécurité maritime Transports Canada (SMTC)? Au paragraphe 1.1.7 de l'ÉDT – Période de radoub, il est indiqué que « l'entrepreneur doit fournir les services d'un inspecteur de la société de classification sur place en vue de vérifier la conformité des installations avec les exigences de la société de classification ». La Garde côtière paie-t-elle les frais associés à cet inspecteur de la société de classification sur place?

**R2.** Les coûts liés à la classification concernant l'approbation de l'équipement et de la conception doivent être assumés par le FEO et non par la GCC. On ne doit avoir recours aux sociétés de classification que pour les approbations de conception; la SMTC ne recevra que le document approuvé par la société de classification. La GCC assumera les coûts liés à l'inspecteur de la société de classification ou à la SMTC seulement pendant l'installation.

**Navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) de type 1100 – Renouvellement du système de propulsion**

**Q3.** Responsabilités pendant la période d'installation à quai (paragraphe 1.1.4 de l'ÉDT et ailleurs dans le document) : Pouvez-vous indiquer en détail les responsabilités pendant la période d'installation à quai et les éléments à inclure dans la soumission relatifs aux coûts d'installation? Cette section de l'ÉDT stipule que le « soumissionnaire » est responsable des travaux présentés au paragraphe 1.1.4.2. Les « sous-traitants » sont responsables des travaux présentés au paragraphe 1.1.4.1. L'« entrepreneur » (qui est l'entrepreneur?) est responsable d'engager les sous-traitants au paragraphe 1.1.4.1. Le « soumissionnaire » doit également fournir les coûts détaillés et la liste des sous-traitants pour les tâches énumérées au paragraphe 1.1.4.1, et ces coûts feront partie des totaux évalués et attribués. Pouvez-vous définir clairement qui sont le soumissionnaire, l'entrepreneur et les sous-traitants, ainsi que leurs responsabilités dans le cadre du présent ÉDT? Pouvez-vous également fournir d'autres détails sur ce qui doit être inséré à la ligne relative à l'installation pour chaque navire à l'annexe E de la demande de proposition et préciser les éléments de cette ligne qui font partie de la portée et ce qui est inclus uniquement aux fins d'évaluation de la soumission?

**R3.** Dans le cadre de la présente demande de soumission, le soumissionnaire et l'entrepreneur sont des termes équivalents et renvoient à la partie ou aux parties qui présentent l'offre. Le terme entrepreneur sera utilisé pour désigner le soumissionnaire choisi. Les responsabilités du soumissionnaire ou entrepreneur et des sous-traitants sont clairement définies dans l'énoncé des besoins. À l'annexe E, la ligne relative à l'installation doit comprendre les coûts liés à l'installation de l'équipement, comme indiqué au-dessus de la colonne en question. Les coûts d'installation à intégrer comprennent les frais engagés par l'entrepreneur et le recours à des sous-traitants pour l'exécution de l'activité. Dans le cadre de ce marché, les coûts de l'entrepreneur et des sous-traitants doivent être payés au soumissionnaire retenu.

**Q4.** Filtrage d'harmonique : le paragraphe 1.1.3.2 de l'ÉDT indique qu'il faut installer de nouveaux filtres d'harmonique dans chaque navire de type 1100. Le paragraphe 2.3.10 stipule que « l'entrepreneur doit fournir les filtres d'harmonique de remplacement bâbord et tribord pour le NGCC *Ann Harvey* ». On ne mentionne que le NGCC *Harvey*. La ventilation des prix à l'annexe E comprend une ligne relative aux filtres d'harmonique pour chaque navire. Pouvez-vous confirmer qu'il faut installer de nouveaux filtres passifs d'harmonique dans chaque navire et que nous devons fournir des unités équivalentes à celles d'origine (voir le paragraphe 2.3.10)?

**R4.** Les nouveaux filtres passifs d'harmonique seront compris pour le NGCC *Ann Harvey*. Les prix doivent être compris pour les unités identiques qui seront installées dans les autres navires de type 1100. La GCC peut choisir d'acheter les filtres pour les autres navires.

**Q5.** Filtrage d'harmonique : au sous-paragraphe 24 du paragraphe 2.3.2, il est indiqué que le soumissionnaire doit « utiliser des filtres harmoniques passifs pour limiter les distorsions de tension occasionnées par les cycloconvertisseurs sur le bus d'alimentation principal à 5 % ou moins ». Il est impossible de fixer un prix sans une analyse détaillée et une simulation visant à déterminer les niveaux harmoniques pour tous les modes de propulsion possibles. En fait, nous ne savons pas si les filtres passifs constituent la seule solution et si des filtres actifs sont également nécessaires. Nous recommandons que cette tâche soit reportée jusqu'à ce que l'étude harmonique soit terminée et qu'une analyse détaillée ait été réalisée.

**R5.** Le prix des soumissions doit être établi sur la base des filtres d'harmonique actuellement en place. La configuration actuelle permet de limiter les distorsions de tension occasionnées par les thyristors à 5 % ou moins par rapport au cycloconvertisseur existant. Les valeurs actuelles pour chaque navire doivent être mesurées pendant les essais de référence en mer. Les valeurs de référence obtenues doivent être recréées ou améliorées pendant les essais de mise en service en mer. Les soumissionnaires doivent les intégrer à l'étude harmonique de leur dossier d'appel d'offres. L'entrepreneur est exempté de satisfaire à l'exigence relative à la distorsion harmonique totale de 5 % pour

**Navire de la Garde côtière canadienne (NGCC) de type 1100 – Renouvellement du système de propulsion**

le NGCC *Ann Harvey* en raison de l'absence de données.

- Q6.** Assurance : Au sous-paragraphe 12, à la page 17 de la demande de proposition, il est indiqué que « l'entrepreneur doit, à la demande de l'autorité contractante, transmettre au Canada une copie certifiée de toutes les polices d'assurance applicables ». Pouvons-nous retirer cette exigence dans le cas présent? Nous considérons cette information comme étant de nature très délicate et elle n'est normalement pas communiquée.
- R6.** Il s'agit d'une exigence normale dans le cadre de marchés relatifs à des travaux de réparation ou de radoub, et d'autres entreprises ont antérieurement soumis cette information. L'exigence ne sera pas retirée.
- Q7.** Section 3.1 de la demande de propositions – Instructions pour la préparation des soumissions. Au paragraphe 1 de cette section, l'exigence relative à une soumission technique est omise, mais elle est détaillée en dessous dans la même section.
- R7.** Il s'agit manifestement d'une coquille, et un avis de modification sera publié pour clarifier ce point. Cependant, une soumission technique est toujours requise, comme il est décrit à la page 7.
- Q8.** Nous demandons des précisions relativement à la spécification suivante. Nous sommes conscients que le système actuel a fonctionné correctement pendant 30 ans avec un échangeur eau-air. L'exigence relative à un système d'entraînement refroidi à l'eau n'est pas compatible avec la configuration du système d'origine et élimine les systèmes d'entraînement refroidis à l'air qui sont tout à fait adéquats. L'élimination des systèmes d'entraînement refroidis à l'air pourrait décourager certains soumissionnaires qui pourraient décider de ne pas soumissionner, ce qui réduirait le nombre d'offres.
- R8.** La proposition d'un système équipé d'un échangeur de chaleur air-eau est acceptable. Par définition, il s'agit d'un concept de refroidissement par eau. Le présent énoncé des besoins n'impose pas de moyen de refroidissement interne, mais la chaleur doit être éliminée de l'unité au moyen du système de refroidissement central du navire, et tout l'équipement doit entrer dans les espaces existants.